Versión 1.0

Calles Compartidas



Este documento es un primer acercamiento al tema de Calles Compartidas. Te pedimos que, si tienes añguna duda o sugerencia, nos lo hagas saber enviando un correo a info@derivelab.org. ¡Estaremos felices de recibir tus comentarios e integrarlos en una futura versión!

Te invitamos a seguir la conversación a través de redes sociales, utilizando el HT #CallesCompartidas en @dérive_LAB.

Calles Compartidas

Versión 1.0
Octubre de 2015

Este documento fue elaborado por **dérive LAB** en los meses de marzo a octubre de 2015.

Dirección Ejecutiva
Ximena Ocampo

Director de proyecto
Francisco Paillié

Investigación
Eduardo García
Ximena Ocampo
Francisco Paillié
Daniel Aguilar

Ilustraciones
Ximena Ocampo
Eduardo García

Este documento es un primer acercamiento del equipo de dérive LAB al concepto de *Shared Space.* Lejos de ser un manual técnico o un set de herramientas de implementación, pretende abrir la discusión acerca de los retos y oportunidades del modelo de Calles Compartidas.

Para la creación de la idea de Calles Compartidas, se buscó reformular las comprensiones que diferentes disciplinas tienen sobre la calle, con dicho fin, se presentan también una serie de ejemplos de Calles Compartidas en ciudades europeas y estadounidenses principalmente, así como algunas recomendaciones para su implementación.

La calle

¿Qué es una calle?

El tránsito de personas y bienes es el resultado de una de las necesidades más grandes del ser humano: la comunicación.

Comunicarnos se ha definido como la principal característica de la civilización, lo que nos diferencia del resto de las especies de la Tierra. Comunicarnos nos ha dado una aparente libertad frente a la naturaleza, y control sobre la misma.

Así, comunicarnos fue y es aún, nuestra principal herramienta de supervivencia; y para hacerlo hemos aprendido a movernos con nuestro cuerpo y de otros modos, aprovechando la superficie, y trazando recorridos, caminos y redes.

Evidentemente, en este documento, no hablaremos de la manera que interactuamos y nos comunicamos entre nosotros, a través de nuestros cuerpos (haciendo uso del habla, la vista, el oído y la capacidad de formular, escribir o diseñar). No hablaremos, por el momento, de la comunicación, sistema abstracto que conecta nuestra psique y nos une en razón de locutores e interlocutores, más bien hablaremos de la comunicación que hace posible dicha interacción en las superficies; la interacción primigenia, esa del espacio y los sujetos. La comunicación del territorio.

“En las dimensiones de la comunicación caben las palabras, pero también los gestos como las sonrisas y los contactos como los besos y los ceños fruncidos y los golpes, las cosas como los muebles y los semáforos, los lugares como las azoteas y las esquinas, y los huecos como la velocidad y el silencio”.

Pablo Fernández Christlieb

Partimos de una idea básica: la comunicación como necesidad de interactuar; interactuar como necesidad de construir caminos para encontrarnos, para estar más comunicados. Una supuesta pre-arquitectura del movimiento.

Una idea se subraya: que ni la civilización, ni la sociedad, ni la cultura, ni la historia fueron productos del pensamiento subjetivo. Sino que más bien, sucedieron y se desarrollaron basados en su capacidad comunicante y articuladora del espacio. Y lo hicieron a través de modelos de tres dimensiones, donde la gente cabe, las cosas, todo, incluso el tiempo y la memoria. Del espacio vacío al espacio nombrado, del terreno a la plaza, del camino a la calle.

Hablamos de que el ejercicio de la comunicación se desarrolla propiamente sobre los caminos, pues estos unen puntos geográficos distantes; y simultáneamente dan sentido, integran individuos y reproducen interacciones sociales en un mismo espacio y tiempo; en un mismo instante.

Entonces el camino es el escenario por excelencia de esta poderosa herramienta que nos identifica como seres sociales. Es ahí donde los seres humanos nos enriquecemos intelectual y materialmente, donde nos empoderamos, donde creamos un nuevo espacio en el espacio. El encuentro nos hace sociedad y a los individuos nos hace creativos.

Desde las civilizaciones más antiguas, la primera referencia de un desarrollo complejo de nuestras habilidades intelectuales se ha visto reflejada en la construcción de caminos. A la aparición de los primeros asentamientos humanos, las vías de comunicación les brindaron lógica y sentido.

Los caminos protegieron e hicieron más accesibles a los pueblos, les otorgaron identidad. Los caminos entre las primeras casas, plazas y mercados, y entre los mismos campos, hicieron sociedad, definieron cultura, permitieron el comercio y generaron nuevas relaciones, sentidos y conexiones (nuevos caminos).

El trabajo de encontrar las direcciones correctas sobre las superficies menos complicadas, fue proponiendo poco a poco y de manera cada vez más compleja los medios idóneos para satisfacer la necesidad de interactuar.

Por lo que, de acuerdo a las condiciones físicas y al significado de cada camino, las vías de comunicación se configuraron desde las primeras civilizaciones como sinónimo del progreso de los pueblos. Si los pueblos disfrutaban de mayor desarrollo, sus habitantes también. Y así como el desarrollo se observó en el incremento de los caminos, también lo hizo en el incremento de los desplazamientos de los individuos. Se trata de una

relación muy estrecha entre el usuario y sus modos: los caminos surgen en tantas formas como los individuos puedan y deseen desplazarse.

Ahora bien, entre más desplazamientos se desarrollen más beneficios se producirán entre los individuos, y si se producen más beneficios estos tienen que controlarse. De tal manera que el progreso que los mismos caminos generan los hacen materia política, de derechos y de obligaciones; materia de estudios específicos exactos, de diseño y de cálculos matemáticos; y a su vez materia de regulación, debido a su complejidad dentro de tejidos urbanos modernos. Es así como, con la integración compleja de vías en las áreas territoriales más pobladas, los caminos se transforman y adquieren una nueva personalidad: los caminos urbanos.
Nace un nuevo concepto, el concepto de la calle, el camino de los nuevos asentamientos humanos, las ciudades.

La calle es una franja de la superficie terrestre urbanizada, adaptada y delimitada con direcciones geográficas específicas, donde los individuos desde diferentes perspectivas y a través de diferentes maneras interactúan visual, verbal y físicamente.

La calle comunica a los individuos dentro del mismo espacio y entre dos puntos distantes convirtiéndose en un lugar, cerebro y corazón de la sociedad civil (Fernández, 2004). La calle es también el medio para desplazar, de un

punto a otro, bienes y servicios específicos.

Técnicamente, la calle es un camino de dimensiones físicas y estructurales específicas, construido a partir de procesos que mezclan diferentes componentes (agregados pétreos con producto asfáltico) para conseguir superficies con rasantes lisas, resistentes y con un determinado coeficiente de fricción que permitan el ir y venir, el estar y permanecer.

Tal diferencia técnica responde al objeto fundamental que hace tangible la definición de calle: interacción, comunicación y desplazamiento de los individuos.

Es posible pensar entonces que la calle entroniza los modos de tránsito y desplazamiento, y que quizá, el desarrollo moderno de tales modos es lo que ha regido la actual adaptación de las calles y caminos.

¿La calle genera el tránsito o el tránsito hace la calle?

Las calles, tal y como están concebidas actualmente, buscan tener el máximo alineamiento posible. Es decir, las calles deben alojarse sobre terreno plano, con la mayor extensión posible, de tal manera que cualquier tipo de tránsito pueda existir en éstas, recorriendo distancias concretas durante cierto tiempo.

Por lo tanto, no existe calle que no desarrolle el fenómeno físico de la velocidad; todos los agentes que transitan sobre ella intrínsecamente lo ejecutan a su manera. La calle, entonces, desarrolla rangos de velocidad en función a sus características físicas, al modo de uso y a las condiciones del ambiente en las que se encuentra.

La relación entre los movimientos de los individuos y su velocidad, la podemos distinguir como el tránsito propio de la calle. El tránsito es parte de la vida de la calle, pues determina su operación y la razón de cualquiera de sus características técnicas. Y, es precisamente por este discurso técnico (el del tránsito) que las calles han tomado el formato que hoy en día presenciamos en la mayoría de las urbes: meros medios para el tránsito efectivo y veloz.

De esta forma, el discurso del tránsito, intuitivamente ha definido la supuesta capacidad de las calles. Es decir, el tránsito responde a qué tantos, qué tipos, de qué manera, y en cuánto tiempo ocurren los desplazamientos.

Por tanto, el tránsito de la calle, se ha definido sustancialmente desde el primer cuarto del siglo XX por la novedad de los vehículos motorizados; desde entonces, los modos a motor han ganado espacio y supremacia en la composición modal. De ser una novedad, el auto pasó a ser un importante e imponente modo de transporte.

Para ejemplo, podríamos denunciar que el volumen de circulación de los millones de vehículos que componen el parque vehicular de los Estados Unidos de Norteamérica no ha dejado de crecer de manera exponencial desde 1925; cuestión que ha impactado de manera profunda la traza de sus ciudades.

Hoy en día, a pesar de su aparente favorabilidad, en temas de movilidad, comodidad, seguridad, economía y tiempo, el auto ha comprobado ser el modo de transporte menos utilizado en las grandes urbes.
Por ejemplo, en la Ciudad de México tan sólo 30% de los habitantes realiza sus viajes en automóvil particular, mientras que el 70% restante ocupa el transporte público u otros modos de transporte no motorizados. Sin embargo, las características técnicas de las calles continúan definiéndose a favor de la circulación de los vehículos.

El tránsito ha jugado un papel fundamental en la configuración de la ciudad, y a raíz de esto, incluso el Espacio Público ha tenido que ceder y pensarse de una manera diferente.



©dérive LAB
Monterrey, Nuevo León

"Uno no utiliza el coche propio para visitar la ciudad; el automóvil no es un vehículo para turismo o, mejor dicho, no es utilizado como tal, excepto en aquellos adolescentes que lo utilizan subrepticiamente". (Sennett, 1977)

El transporte y el tránsito motorizado han determinado la forma en que los espacios son diseñados.

La calle, escenario del Espacio Público

La calle es el principal espacio público de la ciudad; elemento, como muchos otros, destinado para el esparcimiento de todos los individuos. Las calles ocupan la mayor porción de espacio público, sin embargo, en la calle se produce el encuentro entre modos distintos y actividades diversas, tamaños y velocidades desiguales.

Como espacio público, la calle es el escenario en el que se representan las realidades de *lo público*, por simple ocupación territorial.

El Espacio Público lo definimos como el corazón de las sociedades (no de las ciudades). Son áreas libres donde cualquier persona puede estar, donde la gente se conoce, observa y descansa, donde interactúa.

El Espacio Público permite mirar lo que la gente dice de sí misma, en la medida en que los otros se presentan. Si las ciudades carecen de espacios públicos, carecen de sociedad, carecen de la oportunidad de mantener actualizados a sus habitantes sobre el mundo y sobre el ambiente en el que viven.

Sin embargo el comportamiento de los individuos sobre estos espacios se ha visto trastornado en la medida en que los vehículos motorizados se han posicionado como el medio de transporte hegemónico.

Por ejemplo, en la mayor parte de las ciudades mexicanas hemos entendido como espacio público aquellas superficies privadas abiertas al público: los centros comerciales. La tendencia va dirigida a hacer de los centro comerciales espacio público, fomentado por la utilización del vehículo particular, el exceso de consumo y la calidad de cliente; teniendo como resultado, espacio pseudo públicos con reglas y prohibiciones, condiciones y comportamientos controlados.

Es decir, existe una diferencia entre el comportamiento de la gente en la calle y el comportamiento de los usuarios en algún otro espacio: en el Espacio Público, la sociedad se manifiesta a sí misma, la gente permanece por algún significado o propósito, reproduciendo una combinación de diferentes funciones sociales, por consecuencia, el Espacio Público mantiene un comportamiento social. En cambio, otros espacios son meros medios de tránsito, donde los ciudadanos se vuelven usuarios y las soluciones se ven dominadas por apuestas privadas. De tal manera que las calles de hoy desarrollan un comportamiento de tránsito, y no social.

Evidentemente, es imposible erradicar el último tipo de comportamiento. Hacerlo significa omitir más que a los autos, significa omitir el tránsito de sistemas de transporte público. Pero modificar el comportamiento del tránsito,



©dérive LAB
Oporto, Portugal

"En la ciudad, la calle adquiere entonces una función particular, la de permitir el movimiento; si ella regula demasiado el movimiento, con semáforos, calles de una sola dirección, etcétera, los automovilistas se vuelven nerviosos o violentos". (Sennett, 1977)

sí que resulta posible. Y el comportamiento social del espacio público es la clave para modificarlo.

Introducir este tipo de comportamiento a las calles, significa revivirlas, recuperar su estado primigenio: comunicación entre orígenes y destinos, comunicación entre modos de desplazamiento, comunicación entre los usuarios de los modos, y comunicación entre la calle y el sistema político, económico, social y tecnológico al que pertenece.

Cuando la calle se comparte

Una mezcla de comportamientos es lo que retornaría a la calle de manera fáctica y positiva al ámbito del Espacio Público. El Espacio Público podría configurarse realmente como superficie, donde además es posible transitar sin obstáculos; obteniendo como consecuencia más lugares para la gente, mayor acceso, más seguridad y menos segregación, proponiendo la adecuada mezcla entre velocidad, diseño del espacio y aspectos colectivos de la sociedad.

Si las calles sirven a más modos de desplazamiento (motorizados y no motorizados) más allá del vehículo privado; y si las calles cumplen propósitos más allá del desplazamiento, nos vemos en la necesidad de configurar un aspecto clave: la velocidad.

Modificar las conductas de la velocidad en la calle, nos permite cambiar gradualmente el comportamiento del tránsito veloz e individualmente aceptable por un comportamiento social. Significa poder cruzar de un punto a otro, pero ahora atendiendo el exterior.

Cuando el usuario de la calle transite a una velocidad más tranquila, llegará a ser un



©dérive LAB
Oporto, Portugal

elemento fijo de la calle en un momento específico. Diversificar los usos de suelo aledaños a las calles, potencializa la oportunidad de agregar el concepto *público* a dicho *lugar*. Resultando lugares públicos con capacidad de atender necesidades personales de todo miembro de la sociedad, más allá del simple desplazamiento.

“Quien pierde tiempo, gana espacios”.
(Careri, 2014)

Reducir las velocidades significa crear momentos, y crear momentos significa crear lugares.

La aparición de múltiples oportunidades y nuevos/otros movimientos en la calle implica la conciencia de que la calle se comparte.

Cuando los vehículos motorizados visualizan directamente la presencia de otros modos al propio sobre la misma plataforma, caen en la obligación de pensar en *el otro.* Conducir un vehículo a motor genera un sentimiento, erróneo, de posesión sobre la calle, de tal forma que el vehículo hace inferior a los demás usuarios y ejerce el *poder* que supone maniobrar una máquina.

Al situar a los vehículos a la par de los demás modos (al mismo nivel de superficie, con el mismo espacio y bajo la misma dinámica para desplazarse) dicho poder se minimiza y aparece la necesidad de negociación.

Una calle compartida nace cuando no existen prioridades específicas ni explícitas hacia ningún tipo de usuario.

El método de diseño para lograr dicha filosofía, es omitir la segregación de la calle para cada modo de desplazamiento, nivelando la rasante de la calle a una sola plataforma. Este método se refiere a cancelar los desniveles entre la calzada y las banquetas, principalmente. Al construir una única superficie ,continua e ininterrumpida, que no prioriza el tránsito vehicular, tanto los vehículos motorizados como los demás modos, tendrán que interactuar de manera personal y negociarán su paso por el espacio.

Otro método de diseño que se suma al concepto de calle compartida es la eliminación de los dispositivos de control de tránsito (señalamiento horizontal y vertical). Dispositivos que se han implementado para la regulación y segregación del tránsito de los modos motorizados y no motorizados con el objeto de optimizar los tiempos de los desplazamientos de los modos motorizados, tales como los semáforos, o el señalamiento preventivo. Dispositivos que tienen su origen, precisamente, al momento de conceptualizar la calle como una vía de desplazamiento y no como espacio público.

La calle es el máximo escenario del espacio público. Una Calle Compartida protege

Esencialmente la calle compartida significa un cambio voluntario en el comportamiento de todos los usuarios de la calle, revirtiendo el comportamiento de tránsito en un comportamiento social.



el significado más puro y más poderoso de éste: todos somos dueños del espacio, en cualquier modo y de cualquier manera; todos podemos usar la calle.

Ante ce den tes

Primeras aproximaciones

A mediados del siglo XX las calles experimentaron un estado de decadencia debido a que los vehículos a motor dominaron el espacio público, así como los parámetros, técnicas y especificaciones con que se diseñan las calles.

Para atender la demanda de este modelo, meramente automotriz, los trabajos de disciplinas como la Ingeniería de Transporte fueron dirigidos cada vez más, evidentemente, a facilitar las jornadas de viajes de los automóviles. De tal manera que las calles se convirtieron en instrumentos que debían cumplir, sí o sí, con diseños específicos que garantizaran la eficiencia y rapidez de los movimientos de tales vehículos.

El desarrollo de esta tendencia, sustentada en la importancia del automóvil como el modo de transporte ideal, hizo pensar que mezclar los flujos de tránsito peatonales con el de vehículos motorizados resultaba altamente peligroso. Lo correcto entonces, era mantener el flujo peatonal completamente separado del tránsito vehícular.

Sin embargo, el esquema planteado, gracias al desarrollo monumental de la industria automotriz, comenzó a cambiar, cuando a finales de la década de los años 60, nació en Holanda el concepto *woonerf* o *calles para vivir*. El origen de este concepto se atribuye a un grupo de vecinos de Delft que, frustrados y preocupados por las altas



Señalamiento de entrada a un *woonerf*

velocidades que sus calles residenciales registraban, desarrollaron un modelo de calle sin señalamiento vial ni semáforos. Su objetivo era expresar la idea de que no se trataba de una calle más de superficie lisa por la que pudiesen transitar únicamente vehículos de manera fluida.

La estrategia formulada era radical: diseñar e implementar elementos como mobiliario urbano, áreas verdes, regulación del estacionamiento y áreas de recreación. Los *woonerf* se anunciaron como la solución perfecta para cumplir con el objetivo de disminuir incidentes viales. Rapidamente, dicha estrategia fue adaptada por diferentes vecinos de la ciudad, generando una reducción importante en las velocidades del tránsito motorizado.

Las *calles para vivir* representaban entonces la capacidad de remodelación completa de las calles convencionales, que hasta entonces no apostaban por espacios para la vida social. Algo nunca antes hecho debido a las políticas fundamentadas y dirigidas en su mayoría para el desarrollo del automóvil particular.

Así, durante los años 60, Holanda tocaba por primera vez el significado que tenía integrar de forma deliberada el tránsito de los vehículos dentro de un espacio social (Hamilton, 2013). Fue Joost Vàhl, quien creó un nuevo vocabulario técnico para el diseño de calles, donde se eliminó de forma estandarizada el señalamiento vial, los dispositivos de control, los desniveles de superficie y las barreras.

La popularidad de los resultados que parecían enriquecer el paisaje urbano de Holanda comenzó a tener un impacto en otros países. De manera paralela, el concepto de *woonerf* fue haciéndose camino en la academia, inspirando a las siguientes generaciones de Ingenieros de Transporte a pensar en el diseño de nuevas técnicas, permitiendo la aparición de las estrategias de *traffic calming* como un complemento al naciente concepto.
Así, el gobierno de Holanda publica, de manera oficial en 1976, una serie de principios que hacen posible la implementación de *woonerf* en cualquier poblado holandés que lo solicitara. La formalización de los diseños amplió el



Woonerf,
©Allianz

impacto para otros países como Inglaterra, Francia, Suiza, Austria e incluso Japón, quienes mostraron interés en implementar algunas de estas estrategias.

Se calcula que para 1990, el diseño *woonerf* se implementó al cien porciento en aproximadamente 3,500 calles residenciales de Alemania y Países Bajos (Porto, 2008; Pozueta 2008).

Un cambio para la Ingeniería de Transporte

A finales de la década de los años 70, el concepto *woonerf* estaba posicionado simplemente como una nueva categoría dentro de la jerarquía de las calles. A pesar de esto, poblados al norte de Holanda continuaron adaptando la estrategia, debido a la preocupación que generaba el incremento de incidentes viales, cuyas víctimas eran principalmente niños caminando.

Ante tal situación, Hans Monderman, Ingeniero originario del poblado de Friesland, fue designado en 1978 como Jefe de Seguridad Vial de la región. Y fue hsta 1982 que sus trabajos de investigación en busca de una solución empezaron a dar frutos.

Su primer experimento consistió en estudiar las velocidades de los automóviles que transitaban en la red viaria del pueblo de Oudehaske. El objetivo de su experimento, era encontrar soluciones económicas que hiciésen el tránsito de las calles más seguro.

Finalmente, inspirado por el concepto *woonerf*, Monderman ingenió la idea de remover todas aquellas señales, elementos de control de tránsito y desniveles entre las distintas superficies de la calle. Sosteniendo que las calles tenían que llegar a ser lugares donde todos los usuarios de cualquier modo de desplazamiento tuvieran la necesidad de negociar, por ellos mismos, el derecho para

desplazarse de un punto a otro; idea que más tarde daría paso a la confguración del Espacio Compartido o *Shared Space*.

La propuesta de solución se concretó y fue implementada bajo el argumento de que las autoridades locales lograrían ahorrar en la operación y mantenimiento de las calles, pues, según Monderman, ganarían seguridad, al reducir la velocidad.

El cambio sustancial se produjo al remover el sistema tradicional de señalamiento: los usuarios verdaderamente detenían la marcha de sus viajes para mirarse entre ellos, e informando sobre la dirección que sus viajes seguían.

El argumento fue demostrado con hechos estadísticos: la propuesta de Monderman había conseguido reducir en un 40 por ciento la velocidad de los vehículos motorizados, disminuyendo a su vez la posibilidad de generación de incidentes viales.
Comprobado por estudios y estadísticas, fue posible concluir que la ausencia de dispositivos de control de tránsito inducía potencialmente a que el estado de alerta de los conductores se incrementara, forzandolos a reducir la velocidad a la que conducían sus vehículos.

Se estima que Monderman instaló este modelo de tránsito en más de 100 calles a lo largo de Holanda específicamente

en los pueblos de Friesland, Groningen y Drenthe.
Fue solo hasta el año 2004, cuando Monderman acaparó por primera vez la atención del círculo de Ingenieros de Tránsito de los Estados Unidos de América. Siendo mencionado y reconocido prominentemente en publicaciones de medios como *The New York Times* y *Wired* como el Ingeniero de Tránsito que había revolucionado el significado de dicha profesión, al diseñar calles ya no sólo para un tránsito motorizado sino ahora también para el tránsito peatonal y ciclista: calles de espacio compartido.

“Entre más se incremente el número de restricciones en las calles, más personas disminuirán su sentido de responsabilidad sobre éstas”

Hans Monderman



El término *Shared Space*

Debido al alto impacto que tuvo la propuesta de Hans Monderman en las ciudades holandesas hasta finales de la década de los años 90, para el período 2004 – 2008, la Unión Europea había puesto en marcha un programa titulado *Shared Space* como denominación de un proyecto de la serie INTERREG IIIB, del Mar del Norte. El proyecto siguió la línea de eliminar la señalización del espacio vial, permitiendo que todos los usuarios de la calle negociaran su uso sin regulaciones ni segregaciones específicas.

Fue entonces cuando se utilizó, por primera vez de manera formal el término de espacio Compartido; refiriendo a los cambios que Hans Monderman había propuesto para la Ingeniería de Transporte, pero ahora en relación con disciplinas como la psicología medioambiental y la teoría del *Riesgo Compensado* (o teoría de la Homeostasis del Riesgo) de John Adams.

En el proyecto europeo participaron siete ciudades de cinco países distintos: Holanda (Friesland, Haren y Emmen), Reino Unido (Suffolk), Alemania (Bohmte), Dinamarca (Ejby) y Bélgica (Oostende).

Así mismo por primera vez dentro del mismo período, fue implementado el primer proyecto *Shared Space* en los Estados Unidos de América en West Palm Beach, Florida.

©Hamilton-Baillie Associates
Hamilton Road, Felixstowe

Shared Space deja claro el elemento conceptual de diseño de las calles: el valor del riesgo.

La estrategia de diseño de Espacios Compartidos se hizo más sólido al sustentar el por qué se ha buscado refugio en los vehículos motorizados para desplazarnos dentro de las ciudades y el por qué, cuando éste no tiene la preferencia, los usuarios optan por la negociación del espacio; como un beneficio producto del riesgo que los mismos perciben.

Es decir, la intolerancia hacia sentir riesgo que por naturaleza experimentan los seres humanos, es lo que ha propiciado tanto el desarrollo acelerado de vehículos motorizados, como el diseño de los mismos dispositivos de control de tránsito que protegen a aquellos que no se desplazan a través de un modo a motor.

Sin embargo, el riesgo también representa un gran beneficio, y los Espacios Compartidos se sirven de éste: al situarse ante diferentes modos de desplazamiento, los individuos perciben un riesgo alto de colisión; transformando este sentir en una herramienta sumamente poderosa que les hace organizar el espacio de la calle para cumplir con su desplazamiento y el de los demás usuarios, brindando mayor seguridad a sus movimientos.

Así entonces, el discurso de *Shared Space* podría entenderse por: eliminar de las calles los elementos que “reducen el riesgo”.

En teoría, el Espacio Compartido queda enmarcado sustancialmente por los principios del comportamiento humano, al visualizar la calle como un lugar que, de compartirse, puede vivirse con seguridad y calidad.

Hoy en día uno de los países que ha realizado el mayor número de intervenciones en calles e intersecciones es el Reino Unido, gracias a uno de los más grandes especialistas en el desarrollo moderno del concepto *Shared Space*, el arquitecto británico Ben Hamilton-Baillie.

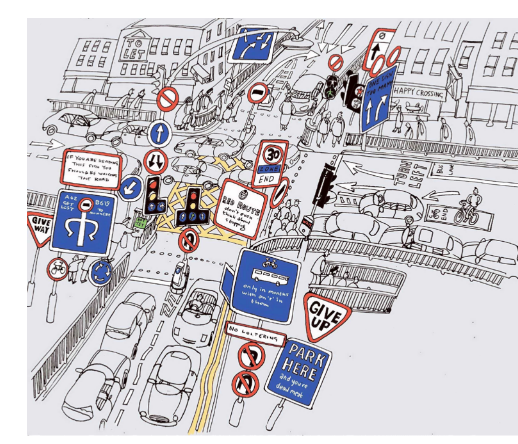
Interesado en mejorar la calidad de las calles y del espacio público, y con el propósito de encontrar nuevas maneras para promover la seguridad, economía, vitalidad y civilidad de las calles, Hamilton-Baillie ha retomado lo aprendido por los trabajos de Monderman y Vahl en materia del diseño de calles.

La idea que Hamilton-Baillie sostiene es que para hacer una calle segura es necesario que los ciudadanos estén conscientes del peligro actual al que están sujetos por el simple hecho de encontrarse en una calle.

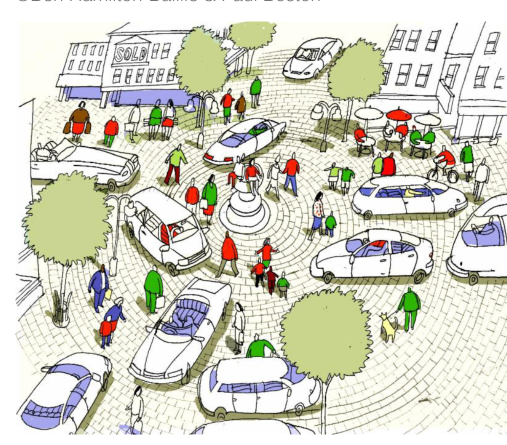
Si la regulación es un elemento en las calles, los conductores de vehículos, peatones y ciclistas sólo se detienen a mirar cuando están obligados a detener la marcha, pero cuando la regulación se los permite, continúan su marcha sin ningún tipo de precaución; recreando una falsa sensación de seguridad.

Sugiere que los peores lugares son aquellos donde un Espacio Público es tratado como una carretera: cuando los diseñadores urbanos permiten a los Ingenieros de Transporte incluir elementos viales y de control (señalamientos, barreras, segregación) en una calle urbana, consiguiendo así una carretera pobre y un espacio público también pobre (PPS, 2014).

Dos de las intervenciones más relevantes desarrolladas por Hamilton-Baillie son una intersección inter-municipal en el poblado de Poynton y la calle Exhibition Road en Londres.



©Ben Hamilton-Baillie & Paul Boston



©Ben Hamilton-Baillie & Paul Boston

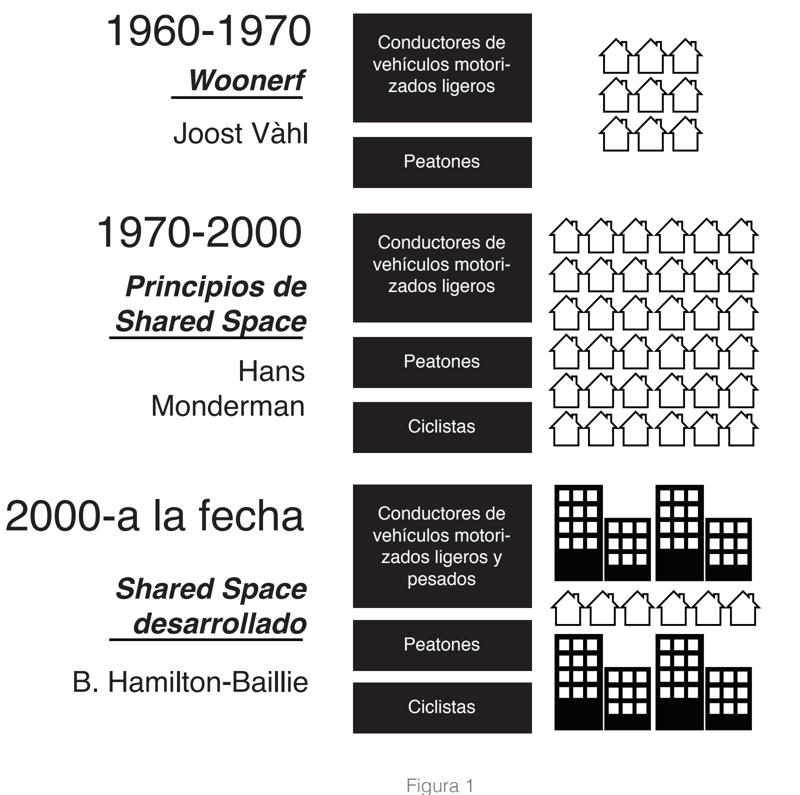


Figura 1
Antecedentes del concepto de Calles Compartidas
*Elaboración propia

Lo
revo
lucio
nario

Cambio de paradigma

La premisa básica del concepto de Calles Compartidas es compartir el espacio y la responsabilidad de la calle. Para ejecutar dicha premisa es necesario desarrollar una serie de hechos fundamentales: la reducción de la velocidad, el aumento de la comunicación, la validación de los usuarios y la recuperación de la coreografía humana.

El primero de ellos tiene por objeto calmar el tránsito motorizado, tanto en intensidad como en nivel de servicio. Básicamente, reducir la velocidad y el aforo de los vehículos motorizados; desencadenando a su vez el incremento del uso de los modos no motorizados. Al haber mayor presencia de peatones y ciclistas se disminuye el riesgo y aumenta la necesidad de comunicarse.

Los usuarios de la calle interactúan al verse inmersos en un comportamiento de uso similar, uno que ya no es un solamente el comportamiento de tránsito.

Interactuar permite que los usuarios permanezcan involucrados dentro de un mismo periodo de tiempo, analizando y poniendo atención en el actuar del otro. Algo que muchos describen como la coreografía humana de las calles.

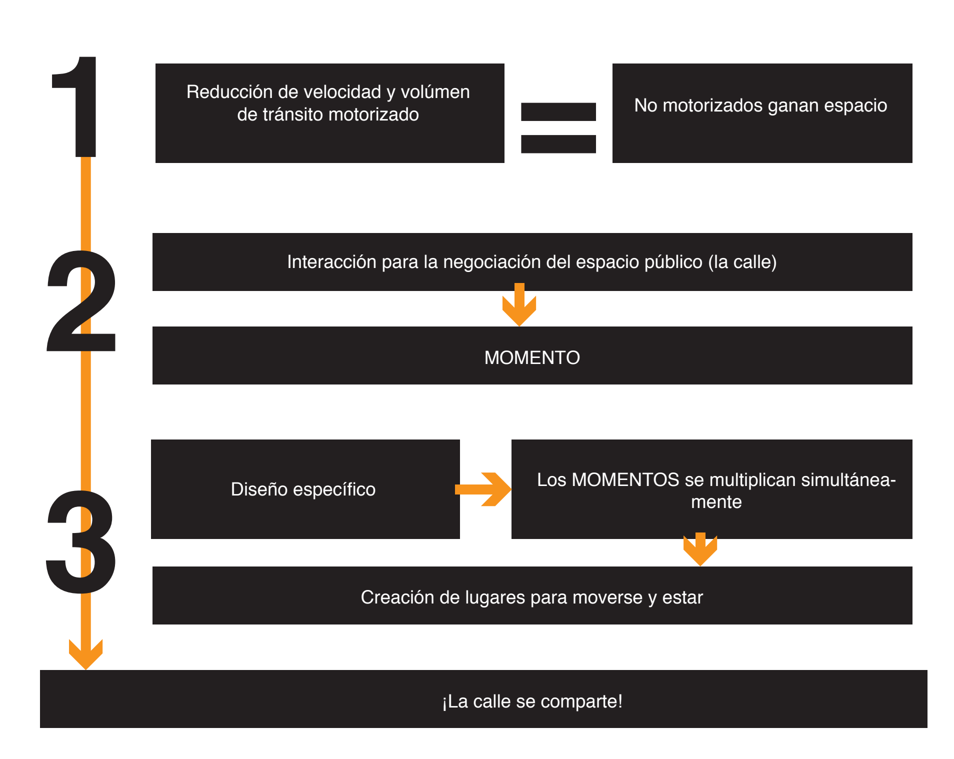
Cuando dos o más usuarios se ven involucrados dentro de un espacio en un mismo periodo de tiempo, están creando un momento.

Momento que tiene su inicio al percatarse del otro, su clímax, al atender y entender ese comportamiento ajeno, y su final al formular un comportamiento propio en función del ajeno. Las Calles Compartidas proponen una configuración física que produce la ocurrencia simultánea de momentos.

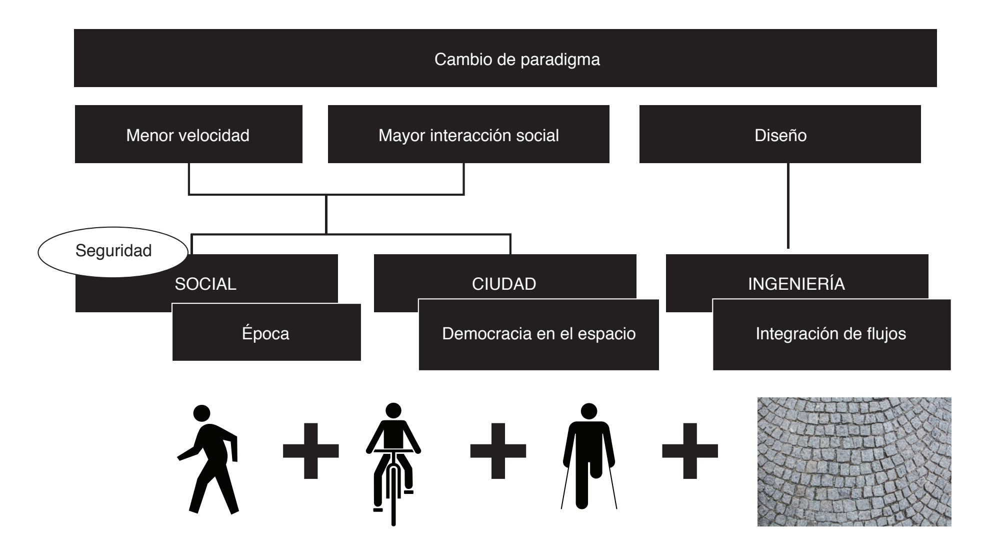
Así, compartir el espacio y la responsabilidad de la calle, la transforma desde el mero recorrido y la hace un lugar. Al recrear múltiples momentos en un espacio determinado, el espacio se convierte en un punto de encuentro, un lugar donde el tránsito se detiene para permanecer, para estar. Si anteriormente el objetivo de las calles era ahorrar tiempo, ahora con el nuevo diseño de la calle como un lugar, el objetivo es pasar tiempo (Jones, P; Boujenko, N; 2009).

Para compartir el espacio y la responsabilidad de la calle, es necesario que se reduzca la velocidad, que los usuarios interactúen generando momentos simultáneos, y que la calle se convierta en un lugar para estar y no sólo para transitar. Todo lo anterior, favorecido por soluciones de diseño específicas. Es por esto que lograrlo, supone un cambio de paradigma.

Las Calles Compartidas democratizan el espacio de la calle, proponiendo un mayor número de opciones de movilidad para los ciudadanos. Es decir, la calle es el escenario ideal de la movilidad, entendida ésta como un derecho clave que asegura



Fugura 2
Pasos necesarios para compartir el espacio
*Elaboración propia



Fugura 3
Áreas involucradas en la Revolución de las Calles Compartidas
*Elaboración propia

el acceso igualitario a todos los demás derechos en la ciudad.

Se ha mencionado también que el concepto comprende una configuración distinta para el diseño propio de la calle. Un diseño diferente que, consigue la generación de momentos y con ello la convicción de que la calle es un lugar seguro y democrático.

Este cambio en el diseño involucra los estudios técnicos que ciertas disciplinas han desarrollado para el control y mejora de las calles. Si

hablamos específicamente de los cambios físicos encontramos que ya no existen carriles, tiempos de ciclo de semáforo, señales verticales o sistemas de cola por mencionar algunos. Ya no se observan las variables que los algoritmos de la Ingeniería de Tránsito necesitan, la segregación y el control ya no son los factores a definir en la modelación y proyección de flujo. Los nuevos factores de éxito están focalizados en el bienestar, el acceso y la vida pública.

Es por esto que el concepto de Calles Compartidas es revolucionario, debido al sustancial cambio de paradigma en el entendimiento que todas las discilpinas tienen sobre la calle. Proponiendo re-pensar nuestra época y los comportamientos sociales en la ciudad, como el escenario real de la democracia y la integración y acceso al espacio, como opuestos al control y la segregación. Revolucionario en cuanto a empodera el significado de lo público que la calle contiene.

El componente social

Las Calles Compartidas resultan una solución coherente en la misión de aumentar la seguridad disminuyendo la velocidad del tránsito motorizado y, gracias a la configuración de diseño de la calle, proponen la creación de momentos entre los ciudadanos que interactúan y negocian el espacio.

Es decir, si mezclamos la variable velocidad reducida con la interacción de los usuarios, la calle deja de ser únicamente una vía de tránsito, spara convertirse en destino y lugar de permanencia.

Las Calles Compartidas brindan a los ciudadanos mayor seguridad, calidad y bienestar, a través del comportamiento que incitan.

Como se ha repetido, la interacción social es uno de los factores que produce que las Calles Compartidas sean lugares donde además de transitar, los usuarios están. Tal hecho entroniza la seguridad operacional de la calle, pues los mismos usuarios son los que llevan a cabo la convergencia de los distintos modos de transporte y no un sistema de tráfico, generando que los niveles de incidentes viales se vean reducidos.

Podría pensarse que es totalmente ingenuo proponer que no son necesarias las reglas, normas, dispositivos y señales de tránsito en las calles, contraintuitivamente, en el proceso de hacer ciudad, la interacción de las personas construye nuevas dimensiones

y mejores relaciones espacio-sensoriales y modifica los códigos básicos de las relaciones humanas con su entorno. En este sentido, recuperar tales códigos al desamparo de un sistema de regulación no es una idea absurda.
Las Calles Compartidas, al ser destinos, también reducen la probabilidad de que la integridad física y psicológica se vea agredida.

Por tanto, la seguridad relativa enaltece la vida social de la calle; y reduce la formación de escenarios, donde el peligro y la percepción de estar desprotegido es alta.

La idea de que el alto nivel de seguridad operacional y pública entroniza la cohesión social



©Coventry City Council
Coventry Ring Road

"Pretendo hacer calles más seguras, dando la sensación de que son inseguras". Hans Monderman

en las Calles Compartidas se encuentra ampliamente respaldada por otras disciplinas. Distintos tipos de conocimiento y la experiencia de varias disciplinas, indican que la transformación del diseño de una calle no es sólo competencia de la ingeniería de tránsito, o la ingeniería civil, sino de la planeación urbana y de la arquitectura, de la neurociencia y de la psicología, y de la interacción entre todas éstas con otras ramas del conocimiento.

Por ejemplo, la neurociencia y la psicología han tomado partida, argumentado lo vital que resulta para las ciudades contar con espacios para la gente, que los haga felices, indicando así que las ciudades en el futuro deberán alentar el comportamiento social. Apostar por experiencias en las calles que ante todo respondan al sentimiento de libertad y comodidad, como el caminar o pedalear, e incentivar los indicadores de bienestar de los ciudadanos.

Así que, la modificación del diseño de calles no sólo se corresponde a la velocidad y a la disminución de incidentes viales, refiere también al bienestar y felicidad de los ciudadanos. Pensar que el hecho de caminar o pedalear sobre una Calle Compartida es seguro, calmado y cómodo, da un alto valor social al cambio de paradigma que el concepto propone.

Existe un estudio sobre las conexiones sociales y los

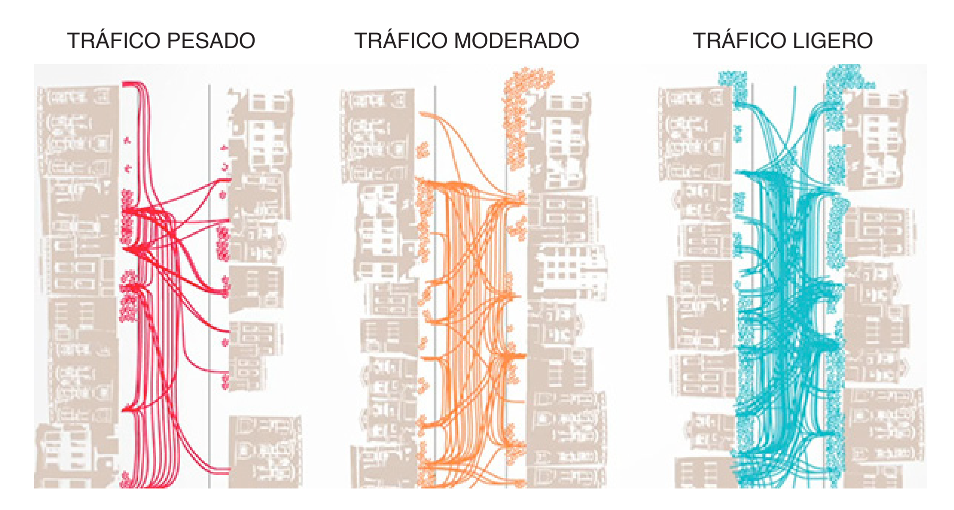


©dérive LAB
Periférico, ciudad de México

"El espacio público se ha convertido en un melange de símbolos, barreras y elementos extraños que más que acercar, alienan". (Gaudino, 2014)

lugares de reunión que resume los beneficios sociales que trae para las calles la reducción de la intensidad y la velocidad del tránsito motorizado, además de que alienta la cohesión social. Un estudio que aunque fue publicado hace varias décadas, sigue siendo argumento para aquellas calles donde los comportamientos de tránsito aún imperan. Publicado en 1969 por Donald Appleyard, el *Diagrama de la Interacción Social* expone tres casos de calles con variables de tránsito motorizado distintas. La primera de ellas con una intensidad diaria de 2,000 vehículos por día, la segunda con 8,000 y la tercera con 16,000 vehículos por día. Así mismo, detalla la interacción social que cada una de dichas calles desarrolla.

INTERACCIÓN SOCIAL EN TRES CALLES



Versíón actualizada del estudio de Donald Appleyard demostrando la influencia del Volúmen de Tráfico en la Vida de la Calle (Revisiting Donald Appleyard's Livable Streets, 2010)

"En el siglo XX, las calles están mejor pavimentadas. Pero el pavimento ha fomentado la intrusión de una nueva amenaza: el vehículo motorizado. "

Daniel Appleyard

Appleyard comprueba la hipótesis de que calles con intensidades de tránsito motorizado altas son las que desarrollan menor interacción social. Además de otros parámetros como el número de conocidos, Appleyard subraya las expresiones anímicas que los residentes de tales calles tienen sobre los distintos escenarios. Y en resumen, la calle con mayor interacción social expone comentarios como “Me siento en casa. Hay gente amistosa en esta calle. No me siento solo”, “Todo mundo se conoce”. Opuestos a la desazón que expresan quienes experimentan a diario el tránsito inclemente de miles de vehículos por su calle.

Podría concluirse entonces que el concepto de Calles Compartidas apuesta por calles donde pululen las expresiones de amistad, la comodidad y la seguridad; calles con el mayor número de *conexiones sociales*. Una apuesta por el componente social. Cambiando así el paradigma individualista que domina nuestra época actual.

La importancia del diseño

La aceleración del uso de vehículos motorizados individuales se ha convertido en una de las preocupaciones máximas de las autoridades de distintas ciudades alrededor del mundo.

El uso del automóvil privado como modo de desplazamiento dentro de las ciudades ha desencadenado externalidades, en su gran mayoría, negativas. Es decir, un conductor no paga ni económica ni socialmente todos los costos que implican transportarse a través de su vehículo motorizado privado. Costos de alto impacto para la productividad, el desarrollo humano, la calidad ambiental y la cohesión social que pagan en su mayoría el resto de los usuarios de las calles.

De acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo, las dos externalidades negativas con mayores impactos en América Latina, son la contaminación del aire y los accidentes de tránsito.

En 2011, un estudio realizado a 15 ciudades de la región, determinó que los vehículos de transporte individual emiten anualmente 7,200 toneladas de monóxido de carbono (CO) y 98,000 toneladas de dióxido de carbono (CO2); concluyendo que el transporte individual es responsable por la mayor parte de las emisiones de contaminantes, que afectan a la salud humana. El mismo estudio informa también que ocurren alrededor de 8,511 defunciones anuales en relación al tránsito de las



©Hamilton-Baillie Associates

ciudades. Estimando que los índices de defunciones por cada 1,000 habitantes varían entre 4.2 y 15.8 casos, con un promedio de 10.8; mientras que en ciudades europeas los índices están por debajo de 3 (OMS, 2004). Y en la mayoría de los casos, el 52% de los indidentes implican peatones y el 20% conductores de vehículos privados.

Con el fin de revertir esta situación, las autoridades de distintas ciudades han adoptado múltiples soluciones desarrolladas por especialistas. una de éstas, que además busca desalentar el uso del vehículo particular en las zonas urbanas, ha sido controlar las velocidades que los mismos desarrollan. El *Traffic Calming* o Tránsito Calmado, funciona a través de la colocación de obstáculos físicos o visuales sobre la calle, impidiendo el desarrollo de una velocidad constante y limitando la posibilidad de aceleración.
El objetivo es hacer menos intenso el flujo vehicular, de tal manera que sea compatible con el tránsito no motorizado.

Im
ple
men
ta
ción

Contexto

La principal característica de las Calles Compartidas es la concepción de la calle como un espacio público y no como un mero lugar de tránsito. Para este fin, se apuesta por la integración total de la calle, permitiendo que el espacio se negocie personalmente y no a través de señales de tránsito. Este concepto, revolucionario, pone en entredicho la segregación que han impuesto muchas de nuestras ciudades en los últimos años.

Ahora bien, la construcción de un espacio compartido no se ve limitada por un tipo de contexto exacto, sino que debe adaptarse a cualquiera que fuere. De manera que puede ser implementado en centros urbanos con usos de suelo mixtos, de negocios, comerciales, o de esparcimiento; básicamente, la configuración funciona para cualquier tipo de actividad económica y/o social a llevarse a cabo en el área intervenida.

Sin embargo, hay una variable que no debe pasarse por alto: la significativa presencia de peatones y ciclistas. Es fundamental considerar que no hay actividades exactas para una Calle Compartida más que la ocurrencia de relaciones estrechas entre cada uno de los usuarios.

En Nueva Zelanda, el *Flow Transportation Specialists LTD* generó una recopilación de los datos más importantes que comparten las distintas experiencias de Espacio Compartido alrededor de

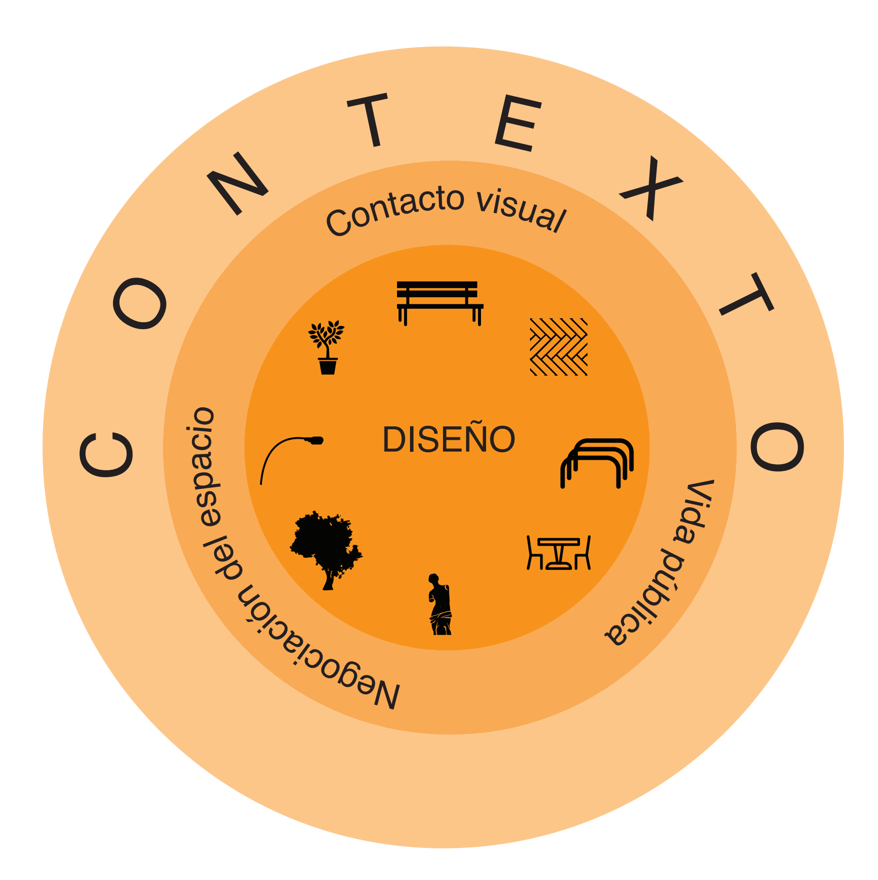
Europa, concluyendo que los casos más exitosos han sido aquellas calles diseñadas de acuerdo a su contexto, las cuales respondieron a su entorno local y regional, y aquellas que atendieron también de manera puntual los propósitos y objetivos básicos de su ambiente urbano.

Características físicas y sociales

Para la correcta implementación de una Calle Compartida, es necesario reconocer el valor subjetivo de cada calle y validar su contexto a través del diseño, fortaleciendo a su vez las relaciones sociales.

Las Calles Compartidas deben entonces favorecer tanto la movilidad, como su nueva identidad como espacio público.

De esta manera, el diseño deberá informar las actividades del lugar, y las actividades deberán incidir sobre el diseño; esto representará el programa de intervención en su contexto específico.



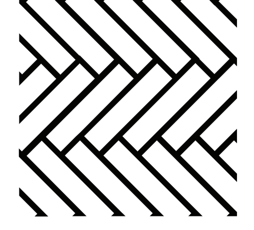
El aspecto social y las características físicas de las Calles Compartidas, nunca pueden verse de manera aislada: la vida pública del sitio va a complementar el diseño urbano propuesto, de manera que el diseño (mobiliario, tipo de pavimento, arbolado, etc.) potencie la vida pública del lugar. El complemento del diseño y el ámbito social permitirán que se reduzca la velocidad y se mejore la vida del contexto específico.

Características de diseño

1



Superficie

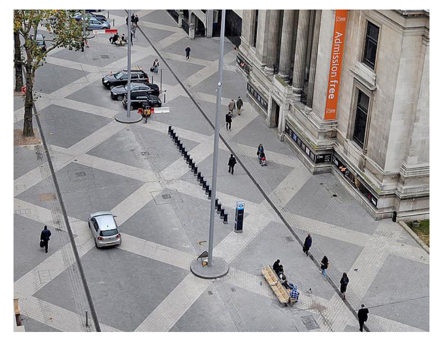


* Materiales
* Color
* Textura

Las características físicas comienzan con la construcción de una superficie única: a mismo nivel y con varias texturas de pavimento y elementos que definan y diversifiquen las líneas de desplazamiento de las personas, sin importar su edad o capacidades físicas.



Place Massena, Niza
©Node Urban Design



Exhibition Road, Londres
©Allianz



De Kaden, Drachten
©Peter Bil'ak



Leonard Circus, Londres
©Hackney Council

Esta superficie uniforme permite dos cosas: por un lado, brinda accesibilidad total a todos los habitantes: niños, ancianos, personas con discapacidad; y por el otro, da la sensación al automovilista de que es él quien está invadiendo el espacio público y no al contrario.

Se recomienda utilizar distintas texturas y colores para delimitar espacios y circulaciones.

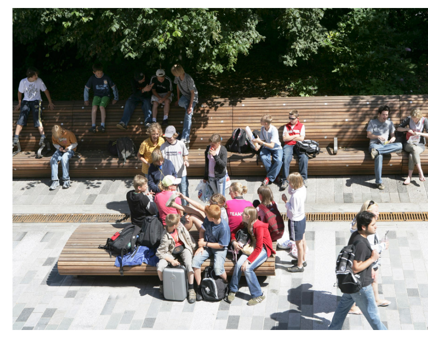
2 Mobiliario



* Iluminación
* Áreas verdes
* Lugares de descanso
* Arbolado

Uno de los objetivos de las Calles Compartidas es convertir un lugar de tránsito en un destino.

Para lograrlo, se deben utilizar elementos que amenicen la vida en la calle y la hagan más atractiva, como pueden ser lugares para el descanso, sillas y bancas para sentarse en grupos o de manera



New Road, Brighton
©Civil Engineers



Leonard Circus, Londres
©Hackney Council



Diseño de mobiliario para Mariahilfer Strasse, ©Bureau B+B

individual (escalinatas, áreas verdes, bancas, etc), macetones de flores o plantas, iluminación, contenedores de basura, relojes públicos, bici-estacionamientos, arbolado, etc.

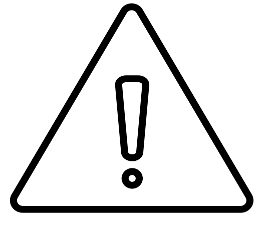
Además de ser elementos que permiten y fomentan diversas actividades en la calle, el mobiliario puede ayudar a delimitar espacios, bajar la velocidad de los autos y brindar confort a peatones y ciclistas.

Tener celebraciones, shows y reuniones reforzará la cohesión social y la experiencia del espacio público en la calle.



Mariahilfer Strasse
©Bureau B+B

3 ~~Señalización~~



* Texturas
* Colores

Al configurarse como espacio público, más que como lugares de tránsito, las Calles Compartidas proponen la eliminación de señales y controles horizontales y verticales.

Sin embargo, existen ciertas estrategias que pueden implementarse para reducir la velocidad de los vehículos. Estas estrategias van desde el



Poynton Regenerated
©Hamilton-Baillie Associates



Sonnenfelsplatz, Graz
©Kurier



Leonard Circus, Londres
©London Cycling Campaign

uso de texturas y colores en los pavimentos, hasta la instalación de mobiliario y arbolado que delimitan la circulación. Está comprobado que la percepción sobre la anchura de la calzada es una de las más importantes herramientas para generar que las velocidades de los vehículos sean lentas.

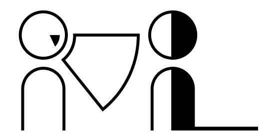
La eliminación de las señales de tránsito, además apela a la capacidad de todos los ciudadanos de hacer parte de la coreografía social y tomar responsabilidad colectiva en la seguridad de todos los demás usuarios de la calle.



Mariahilferstrasse, Viena
©Bureau B+B

Características sociales

1 Contacto visual

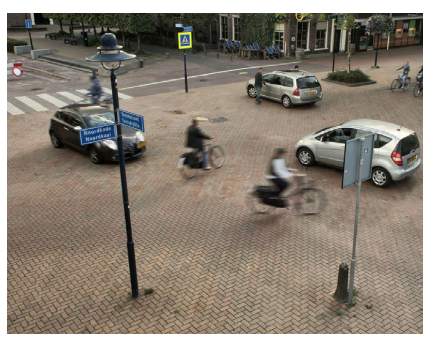




©Hamillton-Baillie Associates
Poynton



©Hamilton-Baillie Associates
De Brink



©Raban Haaijk
Drachten, Holanda

La principal forma para lograr los acercamientos visuales en este tipo de intervenciones es la reducción de la velocidad.

El contacto visual, además de ser un elemento importante para el control de la velocidad, y la comunicación entre distintos actores de la vía, brinda una mayor percepción



©Ben Ross
Fort Street, Auckland

de seguridad frente a otras personas y otros modos de transporte.

El contacto visual, además, nos permite tener un mayor acercamiento con las otras personas, facilitando y fomentando las relaciones sociales en el espacio público.

El contacto visual no se facilita solamente entre personas en movimiento, sino también entre aquellos que están sentados, comprando, hablando, comiendo, mirando o realizando otras actividades.

2 Negociación del espacio





Place Massena, Niza
©Node Urban Design



©Hamilton-Baillie Associates
Widemarsh Street ,Hereford

A falta de señalamiento y controles de tránsito, en las Calles Compartidas, el espacio se negocia personamente; dicha negociación está directamente relacionada con la velocidad y el contacto visual.



©Except Consulting
Widemarsh Street ,Hereford

En este modelo de calle todos los modos de transporte son válidos, sin embargo su

paso por el espacio debe ser negociado a las velocidades de los más vulnerables. En las Calles Compartidas se ratifica la prioridad y dignidad del peatón y el ciclista.

Estas calles, al no estar segregadas, proveen de bordes suaves a la ciudad y aseguran que otros actores como niños, adultos mayores y personas con discapacidad, puedan participar de la negociación y uso del espacio.



©Peter Bil'ak
Oost Road Junction, Oosterwolde



3 Vida pública





©Hamilton-Baillie Associates
De Brink, Holanda



©dérive LAB
New Road, Brighton



©Slow Streets
Exhibition Road, Londres

Las Calles Compartidas significan la configuración de un círculo virtuoso entre el buen diseño, la funcionalidad y el aumento de actividades sociales.

A pesar de que la calle conserva su uso como espacio de movilidad, asume también su función como un lugar de encuentro para paseantes y vecinos.



©Christchurch Central Development Unit
Jean Batten Place, Auckland

El diseño determina la vida pública de la calle, y a su vez, complementa la oferta de su entorno: usos de suelo, comercios y equipamientos se verán fortalecidos.

La calle ahora se presta para diversas actividades, ya sean estáticas o itinerantes, induciendo a una mejoría en el bienestar de la comunicad y de la ciudad.

Re tos

Retos sociales

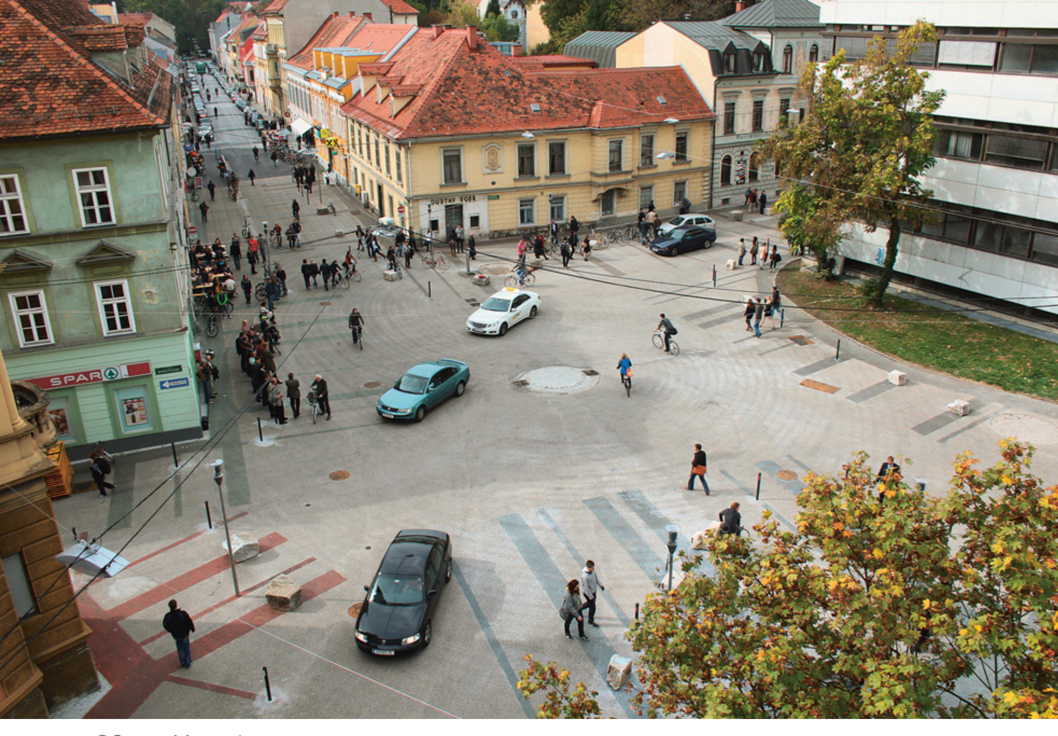
Uno de los retos más claros para las Calles Compartidas, es el de lograr su aprobación por parte de los mismos usuarios de la calle; adaptados ya a una configuración mayoritariamente de tránsito o, en los peores de los casos, a una configuración que ni de tránsito ni de espacio público parece ser, la solución de las Calles Compartidas parece ser tan contraintuitiva que los mismos ciudadanos a quienes beneficia suelen estar en desacuerdo con su instalación.

La necesidad de definir las razones exactas por las que las calles compartidas son una alternativa positiva para la creación y protección del espacio público e incluso para mejorar la vida de las ciudades, y definir la manera en que mejoran los índices de seguridad personal y de cohesión social, a la vez que demostrar que este concepto ofrece oportunidades que soportan la idea de fortalecer la renovación de las calles mientras apuesta por inversiones locales que fortalecen la economía local y al estado mismo de la calle, parecen ser los justificantes de discusión con que todo tomador de decisiones o impulsor de este concepto, tiene que contar previo a cualquier intento de propuesta.

De esta manera, la aprobación social, es un reto que de ser resuelto detona la importancia que tienen los usuarios al participar en el análisis, diseño y manejo de sus calles y espacios públicos;

“Las personas que viven, trabajan, van a la escuela o dedican tiempo a cualquier otra actividad en una comunidad, son los expertos en juzgar cómo funcionan las cosas localmente. Porque ellos están ahí todos los días, ellos saben qué esta sucediendo y entonces pueden proveer pequeños detalles e insignias a temas principales”

Project for Public Spaces



©Smart Magazine
Widemarsh Street ,Hereford

cuestionando lo que se hará y por qué se hará. El potencial de este reto, es entonces, que la necesidad de argumentar sobre los valores positivos de intervenciones del tipo Calles Compartidas, aseguran que cada formulación es subjetiva y responde de manera directa a inquietudes localizadas.

Además, la participación en la construcción y aceptación de un proyecto de Calles Compartidas, asegura la existencia de ciudadanos satisfechos, envueltos en la toma de decisiones locales, conocedores de la implementación de políticas públicas, y defensores de la democracia y de su ciudad.

Retos de diseño

En cuanto a los procesos de diseño de las intervenciones de tipo Calles Compartidas, es importante contemplar los siguientes retos: la necesidad de generar espacios no de integración, sino de verdadera inclusión, en relación a todos los ciudadanos; la capacidad de generar soluciones simples a problemas complejos como el abastecimiento de las vías, y la oferta de transporte público; y finalmente, la necesidad de las distintas disciplinas de interactuar entre sí para generar soluciones concienzudas y concretas en el nuevo escenario público de la calle.

Presentamos algunas reflexiones y aprendizajes sobre los retos de diseño.

1 Accesibilidad universal: la sensación de desorientación y la generación de líneas de navegación

Es necesario, que las propuestas de Calles Compartidas, que tanto se fundamentan en la noción democrática del espacio, no cometan los mismos errores que otras soluciones cometen con las personas con discapacidad. Es momento de pensar en verdaderos espacios, no ya de integración, sino de inclusión: la calle debe ser de todos y para todos debe estar construida; sin rótulos. Sin embargo, no hay que mentir, esto ha significado

un reto máximo a la hora de construir Calles Compartidas, sobre todo en relación a ciudadanos invidentes; ya que mientras para algunas personas con discapacidad motora las superficies continuas, representan el fin de la existencia de barreras, para personas con discapacidad visual este tipo de superficies desorientan.
Justamente, en algunas de las intervenciones existentes, se ha apelado por la seguridad de las personas con discapacidad: ¿Si no hay diferencias en la superficie rasante de la calle, cómo pueden movilizarse personas invidentes de manera segura? De acuerdo a un estudio realizado en marzo del 2010 por la organización The Guide Dogs for the Blind Association del Reino Unido, 91% de las personas con discapacidad visual usuarios de calles compartidas desarrollan cierta preocupación debido al nivel único de la superficie. Es decir, casi la totalidad de invidentes no muestran confianza hacia el diseño que propone este concepto. Las principales tensiones que sufren personas invidentes al ser usuarios de calles compartidas, tienen que ver con el riesgo multiplicado que los vehículos representan debido a lo difícil que resulta identificar las diferentes partes de la calle por las que en su mayoría estos transitan. Así mismo, usuarios invidentes enfrentan problemas para navegar a través de la calle debido a la ausencia de

esquinas que les sirven como elementos guías para construir su viaje.

Uno de los ejemplos más representativos sobre este reto y que se concretó como caso de éxito para la adecuada y correcta operación de calles compartidas, se encuentra en Londres, en Exhibition Road. Diferentes grupos de ciudadanos se mostraron en contra del proyecto por las dificultades que tendrían personas con discapacidad. Tales preocupaciones culminaron en una revisión legal del proyecto propuesto, y se sometió a aprobación de los ciudadanos. Para sortear la dificultad, se ideo una mejora en el diseño: contemplar una zona segura o espacios de comodidad libres de vehículos, así como una línea de navegación marcada sobre la superficie y propiamente diseñada con adoquines podotáctiles y un pequeño canal degradado situada a lo largo de las superficies indirectamente destinadas para el flujo de los usuarios peatones.

Lo anterior, supone un reto sobre otro. Si anteriormente los ciudadanos con alguna discapacidad, tenían dificultades para acceder; la batalla por el acceso universal demuestra lo difícil que es pensar la ciudad al servicio de todos sus ciudadanos. Quizás, en la búsqueda por el acceso universal, será necesario, definir áreas y espacios verdaderamente libres de vehículos, que puedan ser usados para descanso y orientación de todos los ciudadanos, pero sobre todo,

que sirvan para facilitar la independencia de las personas con discapacidad y su deseo de transitar la ciudad.

Más allá de crear lugares potencialmente sociales; el concepto crea lugares realmente accesibles.



©Vienncouver
Mariahilferstraße, Viena

2 Abastecimiento de las vías, aparcamientos y transporte público

El abastecimiento de las vías, supone un reto importante, pues, suele considerarse que por el tipo de diseño que propone la idea de Calles Compartidas, estas no serán viables para cualquier tipo de calle. Desafortunadamente, queda recluida, en la mente de muchos tomadores de decisiones, como una estrategia que sólo podría funcionar en vías secundarias y calles locales. Sin embargo, varios casos de éxito han demostrado su funcionalidad en vías con alto volumen de coches, en intersecciones, y hasta en carreteras municipales; en muchos de los

El abastecimiento de las vías, supone un reto importante, pues, suele considerarse que por el tipo de diseño que propone la idea de Calles Compartidas, estas no serán viables para cualquier tipo de calle. Desafortunadamente, queda recluida, en la mente de muchos tomadores de decisiones, como una estrategia que sólo podría funcionar en vías secundarias y calles locales. Sin embargo, varios casos de éxito han demostrado su funcionalidad en vías con alto volumen de coches, en intersecciones, y hasta en carreteras municipales; en muchos de los casos las Calles Compartidas han demostrado tener la capacidad de aumentar el volumen diario de coches, a la vez que reducen el tráfico y el embotellamiento.

Un siguiente factor es el de los espacios regulados para el estacionamiento temporal y de carga. En términos de accesibilidad universal, toda calle deberá contener espacios designados para el estacionamiento temporal, que contemple las necesidades de personas con discapacidad, así como otros usuarios que de manera temporal deben hacer uso de la calle o los servicios que los locales adyacentes prestan. Un reto importante es el de no permitir en las Calles Compartidas el uso inapropiado del espacio, en términos de estacionamiento, alterando así el comportamiento social de la calle; la manera más sencilla de enfrentar esta situación es incluyendo zonas designadas para el estacionamiento de vehículos (una buena práctica es la de monitorear y restringir su funcionamiento). Adaptando superficies delimitadas y exactas dentro de la misma con marcas como elementos de comunicación claros y amables con el usuario, manteniendo así la filosofía de reducir marcas que sólo señalan lo que debe hacerse. Otra posible solución, propuesta por Hans Monderman (2007): “En los espacios compartidos necesitamos aparcamientos subterráneos de gran capacidad, para evitar que haya muchos coches circulando en busca de estacionamiento en superficie”. Sin embargo, recordemos que parte del valor de las Calles Compartidas, también está en incentivar el uso de alternativas sustentables de transporte, por encima de las soluciones privadas.

Finalmente, está el reto de la integración del Transporte Público. Los sistemas de Transporte Público masivos, están compuestos en su mayoría por vehículos motorizados, que en las Calles Compartidas deben actuar como invitados. Es decir, se requiere de su presencia para validar el acceso de los ciudadanos a ciertos espacios, sin embargo su comportamiento, también debe estar regulado y ceñirse a la nueva dinámica social. El reto al momento de diseñar, implica entonces, tomar en consideración las dimensiones, necesidades y funcionamientos específicos de dichos vehículos: los autobuses, tranvías y taxis eléctricos, así como bicitaxis, son los vehículos que se adaptan más fácilmente; sin embargo se hace preciso un análisis detallado de volumen, periodicidad y demanda de la flota, para asegurar su óptima integración.

3 Convergencia de disciplinas

Las Calles Compartidas, no solo son exitosas por su valor de proveer espacio compartido, sino porque desde un principio su consideración, planteamiento, y diseño, se realiza bajo el mismo criterio: Compartir. De tal manera, que en la búsqueda de un espacio físico democrático nos encontramos también con el espacio simbólico que las disciplinas deben aprender a compartir. Para el diseño de Calles Compartidas se requiere de la interacción, no solamente del campo del urbanismo con el de la ingeniería, sino de muchos otros.

“La idea de pensar a la ingeniería de tránsito como una profesión distinta, distante del diseño urbano, del paisaje arquitectónico y del resto de áreas del urbanismo; se ha desvanecido ahora”

Ben Hamilton-Baillie

Be nefi cios

Beneficios de compartir la calle

Implementar el concepto de Calles Compartidas no debe cumplir estrictamente con un diseño único específico. En este sentido, las propuestas de obra deben ser moldeadas de acuerdo al contexto urbano en el que se pretende implementar, al carácter subjetivo de la calle y en relación al valor colectivo que se le quiere dar a la calle.

A continuación presentamos una lista de beneficios y externalidades positivas que suponen la creación de Calles Compartidas.

a) Las Calles Compartidas reiteran la idea básica de que la calles es un Espacio Público, y por ende debe ser de todos y para disfrute de todos los ciudadanos.

b) Las Calles Compartidas reducen los incidentes viales.

c) Las Calles Compartidas favorecen la interacción en la ciudad de niñas y niños, así como adultos mayores y Personas con Discapacidad.

d) Las Calles Compartidas no segregan el espacio.

e) Las Calles Compartidas enaltecen la jerarquía de la calle.

f) Las Calles Compartidas recuperan la capacidad de configuración de la coreografía social.

g) Las Calles Compartidas, no sólo favorecen el tránsito y la movilidad, sino que además generan lugares de encuentro.

h) Las Calles Compartidas, al activar la vida pública activan la economía local.

i) Los ciudadanos en las Calles Compartidas disfrutan y cuidan lo público.

j) Las Calles Compartidas, agregan ojos a la calle, mejorando así la seguridad pública.

k) Las Calles Compartidas incrementan la calidad de vida de los ciudadanos y otorgan lugares de bienestar.

l) Las Calles Compartidas aumentan los escenarios culturales de una ciudad.

m) Las Calles Compartidas aumentan el Espacio Público de una ciudad.

n) Las Calles Compartidas aumentan el tiempo que un ciudadano permanece en el Espacio Público de una ciudad.

o) Las Calles Compartidas agregan valor al área o barrio en el que se instalen.

p) Las Calles Compartidas atraen nuevos negocios.

q) Las Calles Compartidas ofrecen a los ciudadanos distintos servicios y productos.

r) Las Calles Compartidas desalienta el uso de vehículos motorizados privados e incentivar otros modos de transporte, sobre todo el caminar o andar en bici.



©Vienncouver
Mariahilferstraße, Viena

s) El aumento de la demanda por otros modos de transporte favorece la salud pública de un lugar.

t) La disminución de demanda por el uso irracional de los vehículos motorizados particulares, significa una reducción en la emisión de gases contaminantes.

u) Las Calles Compartidas favorecen la integración y fortalecimiento de comunidades.

v) Las Calles Compartidas reducen el tráfico y embotellamiento.

w) Las Calles Compartidas proveen bordes suaves al interior de la ciudad, en opuesto a las barreras y obstáculos que generan las vías tradicionales o las calles segregadas.

x) Las Calles Compartidas reducen la velocidad relativa de las ciudades.
y) Las Calles Compartidas transforman el paradigma de la movilidad.

z) Las Calles Compartidas son escenarios de validación de estrategias de diseño hacia ciudades más humanas.

Las Calles Compartidas transforman el paradigma de la movilidad.

dérive LAB

Referencias

Cal y Mayor, R; Cárdenas, James. (2007). *Ingeniería de Tránsito: Fundamentos y aplicaciones.* México: Alfaomega

Careri, F; Leal, A; Zárate, C; Esparza, G; Olmedo, I; Vargas, M; Daniel, M; Juan, P; Fernández, S; Martínez, S. (2015). *La Revolución Peatonal.* México: Editorial El Caminante

Carlos Nicolás. (2005, septiembre/octubre). *Bienvenido a la ciudad sin señales. Tráfico y Seguridad Vial.* 42-45.

Ceda el paso al peatón: La nueva Ley de Movilidad 'cambia la ruta' del DF. CNN México. Revisada el 28 de agosto, 2015. Tomado de http://mexico.cnn.com/nacional/2014/07/17/ceda-el-paso-al-peaton-la-nueva-ley-de-movilidad-cambia-la-ruta-del-df

Díaz, Rodrigo. (2014, septiembre 10). Una ciudad a 30 km/h. Revisada el 26 de mayo, 2015. Tomada de https://ciudadpedestre.wordpress.com/2014/09/10/una-ciudad-a-30-kmh/

Evison, J. (2010, noviembre). Radical

new Public Realm emerging in UK city centres. *Local Government News*. (32-33).

Fernández Christlieb, P. (2004). El Espíritu de la Calle. En Fernández Christlieb, P. *Los emplazamientos de la memoria colectiva.* (pp. 15-16). España: Anthropos Editorial Rubi.

Hamilton-Baillie, B. (2008, mayo). Shared Space: Reconciling people, places and traffic. *People Plus Technology: New approaches to sustainable mobility.* 161-166. Revisado el 20 de junio, 2015. Tomado de https://www.bristol.gov.uk/committee/2008/sc/sc026/1217_15.pdf

Joice, M. (2012). *Shared Space in Urban Environments*. Nueva Zelanda: Flow Transportation Specialists LTD. Revisado el 20 de agosto, 2015. Tomado de https://www.ipenz.org.nz/ipenztg/publications/120706_Shared%20Space%20Guidance%20Note_Issue%203.pdf

Keuning Instituut, Senza Communicatie. (2005). *Room for everyone*. Países Bajos: Shared Space Institute. Revisado el 7 de julio, 2015. Tomado de http://shared-space.org/wp-content/uploads/2014/10/Room-for-everyone.pdf

Litman, Todd. (2015, enero). *Generated Traffic and Induced Travel*. Victoria Transport Policy Institute, 2. Revisado el 29 de mayo, 2015. Tomado de http://www.vtpi.org/gentraf.pdf

Medina, Salvador. (2011, mayo). *Tráfico inducido: más calles, más tráfico*. LetrasLibres. Revisado el 1 de junio, 2015. Tomado de http://www.letraslibres.com/blogs/trafico-inducido-mas-calles-mas-trafico

Methorst, R; Gerlach, J; Boenke, D; Leven, J. (2007, octubre). *Shared Space: Safe or Dangerous?, a contibution to objectification of a popular design philosophy*. Ponencia presentada en la conferencia WALK21, Toronto, Canadá.

Porto, M. y Pozueta, J. (2008). *Los Espacios Compartidos ("Shared Space")*. España: Universidad Politécnica de Madrid. Revisado el 20 de junio, 2015. Tomado de http://oa.upm.es/2845/2/INVE_

MEM_2008_59439.pdf

Project for Public Spaces. *Whats is placemaking?*. Revisada el 31 de mayo, 2015. Tomado de http://www.pps.org/reference/what_is_placemaking/

Project for Public Spaces. S*treets as Places: Using streets to rebuild communities*. Revisado el 23 de mayo, 2015. Tomado de http://www.pps.org/pdf/bookstore/Using_Streets_to_Rebuild_Communities.pdf

The Guide Dogs for the Association (TNS-BMRM). (2010). *The impact of shared surface streets and shared use pedestrian/cycle paths on the mobility and Independence of blind and partially sighted people,* March 2010. Revisado el 19 de agosto, 2015. Tomado de https://www.guidedogs.org.uk/media/1497868/TNS_Impact_Report_Executive_Summary_GD_2010.pdf

Toth, G. *Where the sidewalk doesn't end: what shared space has to share*. Revisada el 2 de Julio, 2015. Tomado de http://www.pps.org/reference/shared-s

Este documento es un primer acercamiento al tema de Calles Compartidas. Te pedimos que, si tienes añguna duda o sugerencia, nos lo hagas saber enviando un correo a info@derivelab.org. ¡Estaremos felices de recibir tus comentarios e integrarlos en una futura versión!

Te invitamos a seguir la conversación a través de redes sociales, utilizando el HT #CallesCompartidas en @dérive_LAB.

